

Domenica, 4 settembre 1994

Presiede:

ELIO FANARA

(ordinario di Diritto della Navigazione nell'Università di Messina e coordinatore del Corso di Dottorato di ricerca in Diritto della Navigazione e dei Trasporti)

ELIO FANARA

(c.s.)

PRESENTAZIONE DELL'INCONTRO

Nell'aprire i lavori di questo Incontro, desidero anzitutto porgere un caloroso benvenuto ai presenti e rivolgere un sentito ringraziamento a tutti coloro che hanno accettato di tenere le relazioni in questo Convegno, organizzato dalle Facoltà di Giurisprudenza di Messina e Catanzaro, nel quadro delle attività del Dottorato di ricerca in Diritto della Navigazione e dei Trasporti.

La tematica prescelta quest'anno è non solo di estremo interesse sotto il profilo giuridico, coinvolgendo sia profili di diritto comunitario che di diritto interno, ma anche di scottante attualità: sono ben note le vicende dei camalli di Genova e quelle, ancor più recenti, delle società Aeroporti di Roma (AR) e SEA di Milano per i servizi di handling, la cui condotta, integrante un abuso di posizione dominante, è stata sanzionata in via amministrativa dall'Antitrust (ex art. 3 della legge n. 287 del 10 ottobre 1990).

Non mi soffermerò sulla nozione dei comportamenti vietati dalla legge antitrust, che nel corso del Convegno sarà certamente oggetto di attenta disamina da parte dei relatori: mi limiterò solo a mettere in luce le più importanti problematiche che l'argomento solleva e che saranno poi sviluppate nel corso dei lavori.

Com'è noto, da circa un anno è in corso un estenuante braccio di ferro tra l'organo preposto a vigilare sull'applicazione della c.d. legge antitrust, l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (con poteri oltre che di indagine e con-

sultivi, anche sanzionatori) e le due società che gestiscono i servizi di handling negli aeroporti di Roma e Milano.

Le accuse mosse a queste ultime vanno da quella di praticare tariffe ingiustificatamente gravose, a quella di discriminare sia l'autoproduzione dei servizi a terra che il ricorso a servizi di operatori indipendenti.

Le società di gestione, da parte loro, oltre ad obiettare -in via pregiudiziale - l'inapplicabilità della legge n. 287/90 ai servizi dalle stesse forniti in regime di monopolio legale (tra cui - a loro parere - rientrerebbero anche quelli di handling), sostengono che le tariffe praticate sono subordinate all'approvazione ministeriale e comunque si allineano alle medie europee, e assicurano la loro disponibilità a consentire alle compagnie aeree il c.d. self-handling dei soli servizi passeggeri (mentre per le merci esisterebbero ancora ostacoli di carattere operativo).

Sul primo punto, a sua volta, l'Autorità ha già riaffermato le sue competenze nel settore specifico e l'applicabilità delle regole antitrust a tali servizi.

Tra i principali effetti positivi conseguenti all'adozione delle sanzioni è appena il caso di ricordare il "via libera" all'autoproduzione di servizi di handling passeggeri, avviata dalla compagnia americana United Airlines nel maggio '94, e seguita nel mese di luglio dall'olandese Klm, nonché l'adozione di nuovi sistemi tariffari, per cui le compagnie aeree non sono più costrette a pagare una quota unica, ma possono scegliere i servizi che intendono utilizzare, pagando la tariffa specifica.

Si tratta di primi importanti passi sulla strada della liberalizzazione dei servizi aeroportuali, secondo le linee tracciate dalla Commissione U.E., che da mesi ha predisposto le nuove regole di deregulation dei servizi aeroportuali, volte a rimuovere le restrizioni e i monopoli attualmente esistenti e a stabilire il libero accesso sul mercato ai nuovi operatori.

Quanto al settore marittimo, pur se la recente abrogazione - con la legge di riforma del 28 gennaio 1994, n. 84 - del regime delle riserve delle operazioni portuali alle compagnie o gruppi

portuali, (la cui incompatibilità con il Trattato CEE era già stata da più parti messa in luce), avrà certamente riflessi positivi per un rilancio della portualità italiana, deve ammettersi che la stessa legge di riforma non va esente da critiche.

Il nodo dolente della riforma è la reintroduzione "di fatto" - operata dai decreti e circolari applicative - del monopolio delle compagnie portuali, mediante l'estensione dalla semplice fornitura di manodopera anche all'esercizio di impresa.

Tale incongruenza, accompagnata dall'obbligo a carico delle imprese private di impiegare, anche in regime di distacco e di mobilità, il personale eccedente delle compagnie portuali, senza poter procedere all'assunzione di proprio personale dipendente, sembra esporre inevitabilmente la legge di riforma, già colpita da una denuncia alla Commissione europea, a un ulteriore intervento sanzionatorio da parte sia del Garante della Concorrenza sia dell'Unione Europea.

Tali brevi considerazioni sono sufficienti - a nostro avviso - per porre in evidenza l'importante ruolo di garanzia svolto dall'Antitrust contro i rischi di distorsione del mercato, di condizionamento della libertà d'impresa e, in ultima istanza, di mancato raggiungimento dell'obiettivo di assicurare efficienza ed economicità dei servizi portuali ed aeroportuali.

Poste in risalto le complesse problematiche giuridiche che l'argomento presenta, sono certo che i partecipanti seguiranno con vivo interesse le giornate di questo Incontro. Grazie.